

ПЕРЕДОВАЯ. Закончить в срок строительство и ремонт школ.

В Совете Народных Комиссаров СССР (1 стр.).

О ХОДЕ КОМБАЙНОВОЙ УБОРКИ В ГЛУССКОМ РАЙОНЕ. Постановление Совета Народных Комиссаров БССР (1 стр.).

Реализация займа Третьей Пятилетки (выпуск второго года) (1 стр.).

О подготовке к выборам в местные Советы депутатов трудящихся Минской области (1 стр.).

ВТОРАЯ СЕССИЯ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА

БССР 1-го созыва. Прения по докладу об образовании Народного комиссариата автомобильного транспорта. Речь депутатов: И. Н. Рубцова, П. Т. Столярова, М. И. Баргинева, В. В. Лоденева и В. Ф. Харламова (2 стр.).

И. Спирин. Советская спортивная экипировка (2 стр.).

Н. И. Захаров. Главный павильон Всесоюзной сельскохозяйственной выставки (3 стр.).

Я. Н. Гурлин. Рационализаторская работа на МТС № 1 (3 стр.).

И. Бердякович. Почему стоят комбайны в Копыле. И. Боровченко. Привести в готовность все сельскохозяйственные машины (3 стр.).

ТЕЛЕГРАММЫ: Военные действия в Китае. В ханчжонском концентрационном лагере. Германские угрозы Польше. Нарушение польской границы германским самолетом (4 стр.).

Памяти академика Михаила Борисовича Бреля (4 стр.).

## Закончить в срок строительство и ремонт школ

Каждый день приближает нас к новому учебному году. Скоро тысячи школьников, отдохнувших, набравших сил за лето, сядут снова за парты. Перед ними откроются новые горизонты знаний, станут знакомы неведомые моря и океаны, раскроют свой тайный смысл новые формулы, правила, теоремы. Вместе со «стариками» в школу войдет большое количество новичков — первоклассников. В школах республики забурлит кипучая жизнь, большая творческая работа по обучению и коммунистическому воспитанию детей стальной детворы.

На год в год ширится сеть начальных и средних школ БССР. В 1939-40 учебном году дополнительно к существующей сети открывается 1906 младших классов, 1480 5-7-х классов и 886 8-10-х классов. Всего на нужды народного образования в 1939 году по бюджету Минской области ассигновано 608,670 тыс. рублей. Значительная часть этих средств идет на строительство новых школ, на ремонт и оборудование существующих.

Задача руководителей школ, отделов народного образования — полностью и своевременно использовать отпущенные им на эту цель средства, образцово подготовить школьные помещения к учебному году. Основная тяжесть этой работы падает на летние месяцы.

В городах и селах БССР строится 45 новых школ. Кроме того, в этом году должны вступить в строй 46 школ переходящего строительства. Как же идет строительство этих школ? Все ли стройки продвигаются как следует?

К сожалению, приходится констатировать, что в этом деле мы значительно отстаем. Особенно отстает строительство новых школ на селе. Техническая готовность строящихся школ на селе определяется в 33 процента. Строительство же отдельных школ — свирловской (Речицкий район), старобинской и гресской — по существу, только начато. Их техническая готовность не превышает и 10 процентов. Стройки школ здесь не окружены должным вниманием со стороны районных организаций.

В чем же причина такого серьезного отставания, ставящего под угрозу срыв успешного начала учебного года в отдельных школах? Основная причина в том, что во многих районах районные комитеты по строительству школ не занимаются вопросами строительства школ, не выкапывают в это дело, не контролируют, не помогают районным отделам народного образования в подготовке к учебному году.

Одновременно надо сказать, что со стороны Наркомпроса БССР и его органов на местах лет должного контроля за качеством работы на стройках школ. Это приводит к тому, что строительные организации часто считают дело законченным тогда, когда налицо ряд крупных недостатков. Минские школы, например, построенные в прошлом году, до сих пор еще не приняты правительственной комиссией. Путаница и неразбериха, царящие в строительном отделе наркомата, приводят к тому, что серьезные сигналы из районов не находят должного и быстрого реагирования. Вопросы же ремонта школ отдал этот совершенно не занимается.

Есть у нас еще и такие директора школ и руководители районов, которые и теперь не спешат, рассчитывая подготовить школьные помещения одним махом, в последние дни, перед самым началом учебного года. Такая оппортунистическая практика должна быть решительно осуждена. У таких руководителей, как правило, школа встречается детей серым, неприглядным видом, разбитыми окнами, поломанными партами. Разве не ясно, что

## РЕАЛИЗАЦИЯ ЗАЙМА ТРЕТЬЕЙ ПЯТИЛЕТКИ (выпуск второго года) ШИРИТЬ ПОДПИСКУ НА СЕЛЕ

Темы реализации нового займа в городах, районах, сельсоветах и колхозах БССР значительно превышают прошлогодние. К 8 августа подписная сумма по республике достигла 145,445 тысяч рублей — на 14 миллионов рублей больше чем в прошлом году за это же время.

Потребности наиболее организованные проходят подписка на предприятия, в учреждениях и организациях Минска, оставшаяся на 8 августа 24,646 тысяч рублей, превышает прошлогоднюю сумму на 4,100 тысяч рублей. Весьма характерно показать подписной суммы на одного человека. Если в 1938 году средняя подписка на одного человека составляла 225 рублей, то по Закиму Третьей Пятилетки (выпуск второго года) она достигла 302 рублей.

Организованнее в этом году проходит подписка и в городах Гомеле и Витебске. 61,278 трудящихся Гомеля дали подписку государству 13,056 тысяч рублей. Рабочие и служащие Витебска подписались на 12,672 тысяч рублей. Колхозники республики подписались на 17,127 тысяч рублей. Особенно успешно проходит подписка на заем в Брагинском районе, где колхозники подписались на 279 тысяч рублей, в Хойникском — на 239 тысяч рублей, в Венгеровском — 342 тысячи рублей и ряде других.

Наряду с этим уже в первые же дни определились и отстающие районы. К ним относятся: Рогачевский, Стародорожский, Холостянский, Узаревский, Барисовский и др.

В Могилевском районе общая сумма подписки значительно превышает прошлогоднюю. И все же размещение займа, особенно среди сельского населения, проходит неудовлетворительно. Взять хотя бы,

### ПРИОБРЕТАЮТ ОБЛИГАЦИИ

Дружно идет подписка на заем среди трудящихся Ельского района. Общая сумма подписки уже превышает 600 тысяч рублей. Впереди идут Бочанский сельсовет, население которого подписало на 15,900 рублей, и Скорняковский сельсовет — на 14,500 руб.

В сберкассовые кассы района ежедневно поступают сотни рублей в счет платежей по облигациям. Многие колхозники приобретают облигации на личный расчет. Колхозники сельхозартели «Гру» тов. Шинкарук подписались на заем на 150 рублей и тут же часть денег внесли наличными. Первые взносы внесли также колхозники этого колхоза тт. Фурман, Масляник, Бердышевская и другие.

Подписка по району продолжается.

Гр. ТАРАСЕВИЧ.

### ВЫШЕ ПРОШЛОГОДНЕГО

СМОЛЕНИЧ. (По телефону). За семь дней подписка в районе достигла 956 тысяч рублей — на 149 тысяч рублей больше, чем в прошлом году за это же время.

Колхозники двух передовых в районе колхозов — им. Калинина, Заболотного сельсовета, и «Новая жизнь», Березинского сельсовета, подписались на 8450 рублей. Из этой суммы 800 рублей уже внесены наличными. На 2000 рублей подписались на заем колхозники артели «Красноармеец», Смоленского местосвета; 500 рублей они внесли наличными.

Хорошо прошла подписка по совхозу «Заречье». Рабочие и служащие совхоза подписались на 37,850 рублей, что составляет 90 проц. к фонду заработной платы.

В. ЛЕВОВ.

## На собраниях избирателей

Активное участие в реализации нового займа принимают избиратели советского народа — депутаты Верховных Советов СССР и БССР.

Подписка на Заем Третьей Пятилетки (выпуск второго года) совпадает с проведением собраний избирателей, на которых депутаты разъясняют населению решения Второй Сессии Верховного Совета БССР. Собрания эти они широко используют для разъяснения значения и условия подписки на новый заем.

## По пути в родную Москву

ОРША. (По телефону). Поезда идут на Москву. Со всех концов необъятной нашей родины они спешат доставить в красную столицу замечательных советских людей, чьим доблестным трудом созданы неслетные богатства, образцы которых собраны в сказочно чудесном городке, посвященном скромное имя: Всесоюзная сельскохозяйственная выставка.

Одни из таких поездов сегодня отправятся и со станции Минск. В вагонах, убранных цветами, необычайное оживление. В одном из них расположилась многочисленная группа колхозников пограничного Лойского района, едущих на выставку — экскурсантов и участников выставки. 60 километров они от самой границы на машинах мчались к поезду, и сейчас взволнованно одной лишь мыслью — мыслью о том, что они едут в Москву!

Постепенно завязывается дружеская деловая беседа. Каждый из едущих — мастер сельскохозяйственного земледелия — может рассказать немало интересного о том, как упорный честный труд превратил скудные, плохо рожавшие земли в плодородные поля и дуги.

А. МИРОВОЙ.  
Д. ПИНАСКИН.  
МИНСК—МОСКВА, 8 августа.

## 15 ТЫСЯЧ МОСКВИЧЕЙ НА КОНЦЕРТЕ КОЛХОЗНОЙ САМОДЕЯТЕЛЬНОСТИ БЕЛОРУССИИ

МОСКВА. (От наш. спец. корр.). Вчера в Зеленом театре Центрального парка культуры и отдыха состоялся большой показ белорусской колхозной художественной самодеятельности. На просмотре присутствовало 15 тысяч москвичей и экскурсантов Всесоюзной сельскохозяйственной выставки. Концерт продолжался свыше двух часов. Белорусские колхозники, рабочие совхозов и МТС продемонстрировали свои успехи в развитии художественной самодеятельности. Их выступления отражали счастливую и радостную жизнь трудящихся Белоруссии, их готовность к обороне родины.

С. РАТГАУЗ.



Ульяна Ивановна Махаринова — звеньевая колхоза «Новая жизнь» (Чаусский район), награжденная медалью «За трудовое отличие». У. И. Махаринова является участником Всесоюзной сельскохозяйственной выставки.

Фото В. Грунтфеста.

## О ходе комбайновой уборки в Глусском районе

Постановление Совета Народных Комиссаров БССР

1 августа 1939 г.

г. Минск.

Совнарком БССР отмечает абсолютную неудовлетворительный ход выполнения плана комбайновой уборки. При наличии в районе 24 комбайнов на 31 июля убрано комбайнами только 1085 га, или 30,1 проц. плана.

Особенно плохо выполняет план комбайновой уборки Рудобельский МТС, Глусского района, который на 30 июля план выполнил на 21,8 проц. Директор Рудобельского МТС т. Вароно не организовал работу комбайнов, не руководил этой работой, а в самый разгар уборочных работ занялся личными делами (охла и др.).

Угрожающее состояние по уборке урожая в районе является следствием того, что председатель Глусского райисполкома т. Данилов, заведующий райо т. Бабкевич и директор МТС не обеспечили своевременную и добросовестную подготовку МТС и колхозов к уборке урожая. Комбайны и молотилки не были своевременно и добросовестно отремонтированы, технический уход непосредственно в поле за уборочными машинами не организован, планы уборочных работ как в колхозах, так и в МТС отсутствуют, оперативное руководство работой комбайнов до сих пор не налажено.

Совет Народных Комиссаров БССР постановляет:

1. Принять к сведению заявление т. Калинина, что директор Рудобельского МТС, Глусского района, т. Вароно за срыв комбайновой уборки зерновых, несвоевременный и недобросовестный ремонт комбайнов и молотилок, развал трудовой дисциплины в МТС, отсутствие плана уборки в колхозах и МТС и оперативного руководства ходом уборки с работы снят и отдан под суд.
2. Заведующему райо т. Бабкевичу за отсутствие должного руководства по своевременному окончанию высококачественного ремонта тракторов, комбайнов, молотилок, отсутствие планов уборки в колхозах и МТС района и совершенно недостаточное оперативное руководство ходом уборочных работ в колхозах объявить выговор.
3. Указать председателю Глусского райисполкома т. Данилову на недопустимое отношение с его стороны к выполнению планов уборки МТС и предупредить, что если не будут приняты решительные меры к форсированию всех уборочных работ в районе и особенно уборки комбайнами, на СНК будет вторично поставлен вопрос о руководстве райисполкома уборки.
4. Обязать всех председателей райисполкомов лично проверить состояние работы на уборке каждого комбайна, молотилки, льнотеребелки, приняв решительные меры к лицам, допускающим срыв комбайновой уборки, а также работы и других сложных машин.
5. Указать заведующим райо, директорам МТС на совершенно неудовлетворительное руководство ходом уборки комбайнами, обязать их организовать в каждом колхозе, бригаде, в каждом уборочном агрегате работу так, чтобы планы уборки были выполнены в самые сжатые сроки, и без потерь.
6. Обязать оргкомитеты по областям взять под свой контроль работу комбайнов, льнотеребелок и других сложных агрегатов и обеспечить полное выполнение плана.

Заместитель председателя СНК БССР, И. ЗАХАРОВ.  
Управляющий делами СНК БССР, Ф. МАКЕЕНКО.

## О ПОДГОТОВКЕ К ВЫБОРАМ В МЕСТНЫЕ СОВЕТЫ ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ МИНСКОЙ ОБЛАСТИ

Минский обком КП(б)Б и оргкомитет Президиума Верховного Совета БССР по Минской области приняли постановление о подготовке к предстоящим выборам в областные, районные, городские, сельские и поселковые Советы депутатов трудящихся.

Отмечая большую политическую важность предстоящих выборов, обком и оргкомитет подчеркивают, что предстоящая кампания должна еще больше укрепить нерушимый сталинский блок коммунистов и беспартийных, поднять активность масс на выполнение хозяйственных задач.

Обком и оргкомитет наметили осуществить следующие мероприятия: провести партийные и комсомольские собрания, пленумы горсоветов, райисполкомов и сельсоветов по вопросу о подготовке к выборам; организовать изучение населением Положения о выборах в местные Советы депутатов трудящихся, привлечь к этой работе агитаторов, которые участвовали в прошлых выборах, и новых активистов партийных и непартийных бойцов. 15 августа созывается инструктивное совещание председателей горсоветов, райисполкомов по вопросу о развертывании подготовительной работы к выборам. Разрабатывается план проведения отчетов членов горсоветов, райисполкомов и сельсоветов перед избирателями об их деятельности.

Обком и оргкомитет признали необходимым начать составление списков избирателей, а также приступить к подготовке помещений для избирательных округов и участков с тем, чтобы они уже сейчас стали центрами проведения массовой политической работы по подготовке к предстоящим выборам.

(БЕЛТА)

## В СОВЕТЕ НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СССР

Совет Народных Комиссаров СССР начался с участием делегации из Франции и делегации из Англии.

1. Народного Комиссара Обороны СССР маршала Советского Союза К. Е. Ворошилова (глава делегации);
2. Начальника Генерального штаба ко-

мандарма 1-го ранга Б. М. Шапошникова; 3. Народного Комиссара Военно-Морского Флота СССР адмирала Флота 2-го ранга Н. Г. Кузнецова;

4. Начальника Военно-Воздушных сил командарма 2-го ранга А. Д. Локтинова; 5. Заместителя начальника генерального штаба командира И. В. Смирнова.

Бельгийский журналист о советском павильоне на всемирной выставке в Нью-Йорке

Известный бельгийский журналист, один из редакторов бриссельской газеты «Сюар» — Деманжест в этой газете свои впечатления о Советском павильоне на Нью-Йоркской выставке, которую Деманжест недавно посетил. Свои соображения он изложил в «Коллективизме».

Деманжест пишет: «СССР вызывает по амблемой — коллективизм. Советский павильон на Всемирной выставке в Нью-Йорке — самого открытия выставки посетителям количеством посетителей.

Все здесь является новым и передовым, все сделано со вкусом. Как статуя колхозника, так и скульптурная группа, представляющая молодых советских физкультурников, и живописные фрески, прославляющие героев революции, не это ли нечто свежее вдохновением и очень гармонично. Не замыслив в узкие рамки



# ПРЕНИЯ ПО ДОКЛАДУ ОБ ОБРАЗОВАНИИ НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

## Речь депутата И. Н. РЯБЦЕВА

Товарищи депутаты! Две сталинские пятилетки в корне изменили политическое лицо нашей социалистической родины. Это яро показал товарищ Сталин в своем блестящем докладе на XVIII съезде нашей партии.

Невиданный в истории человечества рост нашей социалистической промышленности и сельского хозяйства предъявляет громадные требования к транспорту вообще и в частности к транспорту автомобильному.

Автотранспорт Белорусской ССР за годы двух сталинских пятилеток увеличился почти в 12 раз. Автомобильный парк колхозов к концу второй пятилетки возрос до 3,5 тысячи единиц. Теперь, в годы третьей сталинской пятилетки, рост автомобильного парка будет еще более значительным.

Во вторую пятилетку в нашей республике отстроено много автомагистралей. Эти созданные необходимые условия для автоперевозок. Рост и ввод в эксплуатацию новых магистралей позволят по-настоящему, по-хозяйски использовать наш автотранспорт, перевозки на котором за годы третьей пятилетки возрастут более, чем в пять раз.

Автотранспорту необходимо соответствующее большинство руководящих, которое обеспечило бы выполнение указаний товарища Сталина об использовании техники.

Всем известно, что в автохозяйствах растут инженерно-технические кадры, квалификация водителей машин повышается, но еще не везде использована мощностная парковка, не везде добившись улучшения содержания и сохранения его. Вот к примеру Богуславский район. Автотары в районе за последние четыре года — с 1935 по 1939 год — увеличился в 65 раз. А как он используется? Плохо. Об этом свидетельствует то, что 50 проц. автомашин простаивает.



Скверно сохраняют автомашину на местах, потому что нет единого руководства этой важнейшей отрасли народного хозяйства.

Нам нужно создать такую организацию в республике, которая бы последовательно работала и руководила, планировала и осуществляла планы, проводила подготовку соответствующих кадров для автотары и направляла бы всю деятельность этой весьма важной отрасли хозяйства.

Автотары имеет большое оборонное значение в нашей республике, находясь на рубеже с капиталистическим Западом. Это возлагает на нас значительную ответственность за рациональное использование автотары.

Исходя из всего сказанного, нам, безусловно, необходимо создать Наркомат автотранспорта.

Даже по такой специализированной транспортной организации, как обгартан, коэффициент использования пробега составлял в 1938 году 53 проц., в 1939 году — 67 проц. Парк, как правило, работает в одну смену. Грузоподъемность машин как следует не используется. Коэффициент использования тоннажа машины по большому счету не превышает 60—67 проц. Совершенно не выдерживаются нормы расхода горючего. Только за один квартал по Витебской области 48 хозяйствами перерасходчено свыше 60 тонн бензина.

Почти ни одно хозяйство не располагает гаражными стоянками. Машини стоят в деревянных, непригодных помещениях, а большей частью под открытым небом, что не может не отразиться на состоянии парка.

Никто серьезно не занимается и вопросами подготовки кадров автотранспорта. При такой насыщенности автомашинами, как в Витебске, у нас нет ни одного инженера автотранспорта. Вместо нужных нам 2000 шоферов мы имеем только 1100, из них 1-го класса 10 человек, 2-го класса 50 и 3-го класса 1040. Школы по подготовке кадров в области нет.

Это обстоятельство приводит к значительной аварийности и простоям транспорта. За 1938 год было в Витебске свыше 20 аварий; почти все они были связаны с нарушением технических правил езды и трудовой дисциплины.

Товарищи депутаты! Наша страна, руководимая партией большевиков, озеренная гением великого Сталина, победою идет от социализма к коммунизму. Она одерживает одну победу за другой. Но мы не можем ни на одну минуту забывать предупреждение великого Сталина — быть

всегда в состоянии мобилизационной готовности. Это относится с особой силой к нам, республике, находящейся на рубеже нашей родины с капиталистическим миром, и мы обязаны неустанно крепить наше экономическое и военное могущество. Автомобиль и в народном хозяйстве и в обороне занимает почетное место. Теперь задача



состоит в том, чтобы поднять на высшую ступень дело организации и эксплуатации автотары в соответствии с требованиями социалистического народного хозяйства и обороны страны. Эта задача и будет решена в связи с созданием нового Народного комиссариата автомобильного транспорта.

## Речь депутата В. В. ЛЕДЕНЕВА

Товарищи депутаты! Каждый из нас с большой радостью и удовлетворением встретил решение Третьей Сессии Верховного Совета БССР о создании в союзных республиках наркоматов автомобильного транспорта.

Автомобильный парк у нас вырос в огромное хозяйство. По сравнению с 1937 годом выпуск автомобилей увеличился на 200 процентов. К концу третьей пятилетки он будет составлять 1.700.000 автомашин.



Такого колоссального количества автомашин требует определенной организации с целью наиболее полного их использования. У нас же пока автотары раздроблен и разбросан по целому ряду мелких автобаз и хозяйств.

В условиях социалистического хозяйства имеются все данные, чтобы эксплуатация автотары вести более организованно. Имеются все возможности увеличить коэффициент полезного действия машин не меньше чем в два раза.

Товарищи депутаты! Я хочу остановиться на работе в состоянии автотары по нашей Полесской области. В 1934 году у нас было всего 74 автомашин, в 1938 году — 901, а в 1939 году имеем

уже 1637 автомашин. Значительно возрос автотары и в наших колхозах. В 1937 году было 232 автомашин, а в 1939 году их уже имеется 462. В течение одного года парк колхозных автомашин увеличился у нас в два раза.

У нас, в Полесской области, правильной организацией хозяйственной эксплуатации автотары никто не занимается. Я полагаю, что такое же положение и в ряде других областей нашей республики. Вот почему организация Народного комиссариата автомобильного транспорта является своевременной и необходимой.

В Полесской области из-за отсутствия шоферов простаивает 20 проц. всех автомашин. Из-за отсутствия резины, запасных частей, из-за несвоевременного ремонта не участвует в работе более 50 проц. автомашин.

Товарищи депутаты! Проект, представленный Советом Народных Комиссаров Белорусской Советской Социалистической Республики на рассмотрение Второй Сессии Верховного Совета об организации Наркомата автомобильного транспорта, я предлагаю утвердить. Образование такого наркомата в нашей республике сыграет огромную роль в деле выполнения народнохозяйственных задач третьей сталинской пятилетки, намеченных XVIII съездом нашей коммунистической партии.

Вопрос о кадрах в настоящее время остается узким местом в системе автомобильного хозяйства. Подготовка водителей автомашин занимается целый ряд наркоматов и хозяйственных организаций. Подготовка ведется без единой программы, часто слабо подготовленными преподавателями, в необорудованных помещениях. В результате этого из курсов и школ люди выходят недостаточно подготовленными, а от этого часты простои, аварии, преждевременный износ и вывод машин из строя. Я считаю, что необходимо создать областные школы по подготовке шоферов, школы по повышению их квалификации.

Второй вопрос — это авторемонтные базы. В Полесской области, например, нет ни одной авторемонтной профилактической базы, где бы можно было сделать технический осмотр, сменить самую несложную деталь.

Есть у нас две машинно-тракторные мастерские, основное назначение кото-

рых — ремонт тракторов. В этих мастерских имеется возможность отремонтировать часть колхозных автомашин только в летний период, когда автомашини должны работать с максимальной нагрузкой.

Организация баз для среднего ремонта автомашин в Полесской области вызывает жизненную необходимость. Такая база должна быть построена в Калининском, куда приходится большинство машин области.

Товарищи депутаты! По производству грузовых автомобилей мы занимаем первое место в Европе. Ежедневно с конвейера наших заводов сходит свыше 700 автомашин. Автотранспорт в нашей республике имеет огромные перспективы. С каждым годом количество автомашин по

нашим областям, районам и колхозам будет расти. Наши заводы, выросшие за годы первой и второй пятилеток, выпускают прекрасные и добротные машины.

Наша республика находится на рубеже нашей родины с капиталистическим Западом. Развитие автомобильного транспорта в наших условиях, увеличение парка автомашин, подготовка достаточного количества высококвалифицированных шоферов — все это имеет не только хозяйственное, но и оборонное значение, для нашей республики.

Новому Наркомату автомобильного транспорта необходимо будет организовать образцовую работу по эксплуатации автомашин и держать весь наш автотранспорт в постоянной боевой готовности.

## Речь депутата В. Ф. ХАРЛАНОВОЙ

Товарищи депутаты! Сама по себе постановка вопроса об образовании Наркомата автомобильного транспорта говорит о больших и коренных изменениях, происходящих в нашем народном хозяйстве.

До советской власти в нашем Калининском районе не было ни одной автомашины. Сейчас автомобильный парк нашего района насчитывает 167 автомашин, из них непосредственно занятых на работе в колхозах 79 машин.

Автомобильный парк района растет с каждым годом, но этому быстрому росту его никак не соответствует существующая система руководства автомобильным хозяйством.

Автомобильный парк раздроблен и распределен между 115 мелкими хозяйствами, что не дает возможности держать транспорт всегда в хорошем техническом состоянии, обеспечить его необходимой базой, обслуживанием и запасными частями, от недостатка которых машины часто простаивают.

Машины в районе эксплуатируются без всякого технического контроля и профилактического осмотра. А если и проводится ремонт, то без всякой системы. Зачастую машины, требующие ремонта вовсе не ремонтируются; в ремонт обычно попадают лишь те машины, которые вышли из строя по аварийным причинам.

Мастерских, как правило, не имеется, за исключением МТМ и МТС, которые соответственно с нуждами автотранспорта не оборудованы, не оснащены квалифицированными кадрами. Районы совершенно не имеют вулканизационных мастерских и аккумуляторных станций, а там, где имеются вулканизационные мастерские, стоимость вулканизации покрышки достигает 100—150 рублей. Это в два раза дороже стоимости новой покрышки.

Дороги, связывающие сельсоветы с центром района и колхозы с сельсоветами, находятся в крайне неудовлетворительном состоянии. В особенности это

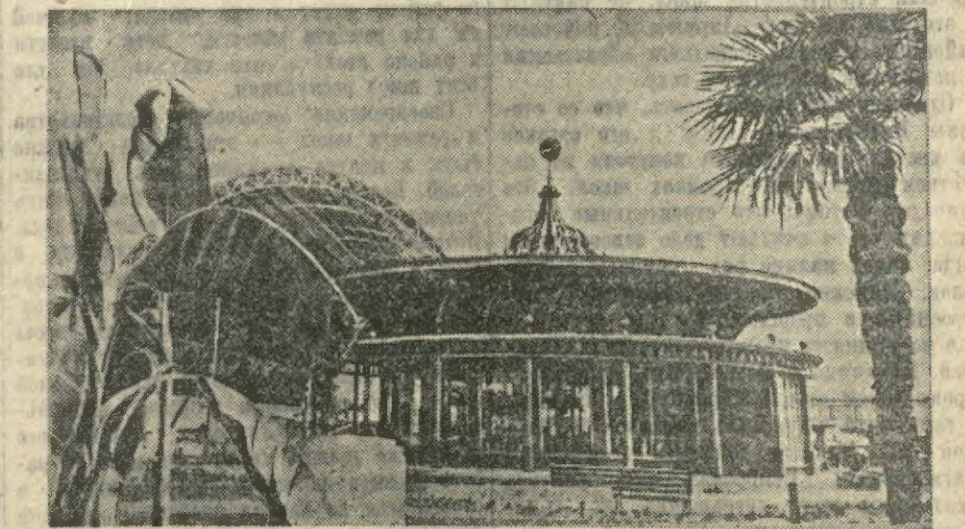
сказывается на эксплуатации автомобильного транспорта в зимнее, весеннее и осенние периоды, когда машинам приходится простоять в пути по несколько часов. Помимо этого, наличие таких дорог, естественно, выводит преждевременно машины из строя.



В Могилевской области имеется одна Чериковская автомашинка, которая готовит кадры для системы Наркомзема. Работает она без контроля, с очень малой пропускной способностью — 40—50 человек в 4 месяца, что явно недостаточно. Преподавательский состав школы не укомплектован. Текучесть кадров шоферов также болезненно отражается на состоянии автотранспорта.

Все вышеперечисленные факты привели автомобильный транспорт нашего района к неудовлетворительному состоянию.

Пора навести коммунистический порядок в автомобильном хозяйстве. Сейчас как никогда назрел вопрос об организации Наркомата автомобильного транспорта!



На Всесоюзной сельскохозяйственной выставке. НА СНИМКЕ: павильон Главтабана. Фото Ф. Кислова. (Фотохроника ТАСС).

## Речь депутата П. Т. СТОЛЯРОВА

На Третьей Сессии Верховного Совета БССР 1-го созыва был поставлен и разрешен вопрос об образовании Народного комиссариата автомобильного транспорта в союзных республиках. Сама по себе постановка этого вопроса говорит о больших и коренных изменениях, происходящих в народном хозяйстве нашей страны в целом, и в народном хозяйстве каждой отдельной союзной республики.

В нашем социалистическом хозяйстве имеются все данные к тому, чтобы организовать автотранспорт вести органи-



зованно, по-хозяйски. Из доклада тов. Буганова мы знаем, что 56,1 проц. всего автомобильного парка содержится у нас в мелких автомобильных хозяйствах, имеющих 1, 2, 3 и не более 9 машин. Когда машин было мало, это было нормально, но теперь же необходимо организовать государственное руководство автомобильным транспортом. Эта задача и должна быть возложена на Народный комиссариат автомобильного транспорта.

Автомобильный парк у нас используется далеко не полно, а, главное, неорганизованно, не по-хозяйски. Доставка на место груза, автомашини возвращаются порожняком. Следовательно, 50 проц. пробега машины идет холостую.

Подобная работа по отношению к общему пробегу автомашин по БССР в целом составляет 52,5 проц., это без учета порожняков. С недоразумением, этот процент будет еще ниже. О чем это говорит? Это говорит о том, что в нашем автомобильном транспорте имеются громадные неиспользуемые резервы, за счет которых мы можем перевозку грузов увеличить не менее чем в два раза.

## Речь депутата М. И. БАГРИНОВСКОГО

Товарищи депутаты! Наша цветущая социалистическая родина, вся наша могучая страна, в том числе БССР, как ее составная и неотделимая часть, является страной мощной индустрии, страной тракторов, автомобилей.

В своей замечательной статье «Год великого перехода» товарищ Сталин писал: «...Когда народы СССР на автомобиль, а машина на трактор, — пусть попробуют дотянуть нас почтенные капиталисты, выходящие своей «цивилизацией»».

Это время настало. Волей партии большевиков, советского правительства, нашего мудрого Сталина СССР пошел на автомобиль, и колхозный крестьянин прочно сел на трактор.

К сожалению, имеющийся у нас мощный автотары, распределенный по большому количеству хозяйств, не обеспечен техникой.

Речи печатаются по сокращенной стенограмме.

Советская Белоруссия



ПИСЬМО  
ИЗ МОСКВЫ

---



